

[Glensgård.]

Dette skal jeg senere vende tilbage til, men ministeren er bekendt med, at Scanair eller andre af disse mærkværdige selskaber flyver indenrigsflyvning i Danmark. Hvorfor har Danmark ikke taget det samme forbehold som Norge?

Mit næste spørgsmål til ministeren: kan ministeren i øvrigt garantere, at staten ikke kommer til at hæfte for underskud i andre aktiviteter, der ligger langt uden for selskabets primære driftsområde? Her tænker jeg f. eks. på de tal, der er oplyst i det regnskab, som vi ganske vist kun kender fra dagspressen, men som viste, at SAS har tabt 2 mill. kr. på rejsebu-reaudrift, 6½ mill. kr. på hoteldrift, for bare at nævne nogle af tallene. Sådanne arrangementer er jo direkte konkurrence til dele af dansk næringsliv.

Ud over disse to eksempler driver SAS jo mange forskellige former for virksomhed, som direkte er i nær tilknytning til luftfartsvirksomhed, bl. a. catering og restauranter. Alle disse forskellige former for SAS-virksomhed vil altså ved eventuelt underskud kunne dækkes af statsgarantien, i hvert fald af den danske statsgaranti, for de andre lande har taget forbehold heroverfor. Hvorfor har Danmark ikke det?

Så vil jeg godt spørge ministeren: hvorfor har den danske regering ikke, i lighed med den norske, sat grænser for SAS' virksomhed? Den norske koncessionsaftales § 22 kræver en speciel godkendelse, såfremt SAS ønsker at udøve anden virksomhed end luftfart.

Dette spørgsmål fører naturligt over i det næste spørgsmål til ministeren: vil den danske trafikminister tage initiativ til at bremse SAS' indtrængen i andre næringsgrene, eller finder ministeren, at det er rimeligt, at SAS i ly af sit monopol udøver en illoyal konkurrence? Ministeren må dog indrømme, at det er illoyal konkurrence, når SAS kan drive anden virksomhed end luftfart og denne virksomheds eventuelle underskud er sikkerhedsdækket gennem en statsgaranti.

Disse spørgsmål har hovedsagelig drejet sig om økonomien, men jeg vil da også gerne høre, om ministeren kan give oplysninger, der tydeliggør en lang række andre problemer i forbindelse med Det Skandinaviske Luftfarts-selskab.

Hvilket mandat har den danske regering givet den norske forhandler Willoch ved den netop afholdte konference i USA om luftfartsproble-

mer? Ifølge de oplysninger, jeg har modtaget, har den norske deltager – som efter det for mig oplyste har deltaget i konferencen – talt direkte som beskytter for SAS. Har den danske regering overhovedet været inddraget i nogen som helst diskussion om mandat til denne hr. Willoch fra Norge? Såfremt det er tilfældet, vil jeg godt spørge ministeren: finder ministeren det ikke urimeligt, at den del af dansk næringsliv, som de danske charterselskaber trods alt udgør, ikke blev repræsenteret af denne Willoch, eller måske langt bedre af en dansk repræsentant ved en sådan konference?

Jeg vil også godt spørge ministeren – nu ser jeg, at ministeren er travlt optaget, men han har fået spørgsmålene i aftes, så han har haft tid til at forberede sig: kan ministeren bekræfte, at statsrepræsentanten i de andre nordiske lande ikke har direkte tilknytning til trafikområdet, men derimod tilknytning til det finansielle område? I bekræftende fald vil jeg gerne vide, med hvilken begrundelse den danske trafikminister har besluttet, at statens repræsentant i SAS skal være en trafikmand, og oven i købet en tidligere trafikminister. Finder ministeren det ikke mere rimeligt, at statens repræsentant var en mand fra det finansmæssige område? Jeg vil selvfølgelig ikke antyde, at hr. Kampmann ikke kan læse regnskaber, men det er vel ikke urimeligt at tro, at hr. Kampmann ser mere på SAS' interesser end på de danske interesser. Det må ikke glemmes, at hr. Kampmann skal varetage de danske skatteyderes interesser og dermed også se på, hvilke forhold der bydes dansk næringsliv i sammenhæng med SAS-samarbejdet.

I den danske DDL-koncessions § 17 står der, at ministeren kan foretage ændringer i de gældende vilkår og bestemmelser samt fastsætte de yderligere vilkår og bestemmelser, som anses for nødvendige for at sikre, at virksomheden drives på en for almenheden hensigtsmæssig og betryggende måde. Denne paragraf i den norske koncession har nogenlunde samme indhold, men den norske regering har forstået at udnytte denne paragraf, således at der i Norge er to uafhængige private ruteselskaber, nemlig Fred. Olsen og Braathen Safe. I Norge kan denne almenvellets paragraf altså udnyttes til fordel for frie ruteselskaber. Med hvilken begrundelse har den danske regering ikke benyttet sig af samme rettigheder?

Den oprindelige dansk-norsk-svenske embedsmandsrapport fra 1950 siger desuden: